WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO Nr. 6.

KRAKÓW Św. JANA 11. | Kraków, czerwiec, lipiec, sierpień 1930. | TELEFON Nr. 12386.

OD REDAKCJI.

„Wiadomości Klubowe" wychodzić mają zasadniczo raz w miesiącu, jednak w związku z kilku imprezami sportowemi, jakie odbyły się w pierwszem półroczu wydawaliśmy numery znacznie zwiększone, dochodzące do 16-tu stron druku. To też kierując się budżetem, który przewiduje wydawanie jedynie komunikatów, zmuszeni byliśmy w imię racjonalnej gospodarki wstrzymać wydawnictwo w okresie pewnego osłabienia żywotności życia klubowego i teraz wydajemy numer za okres trzech miesięcy.

Obecnie rozpoczniemy regularne wydawanie „Wiadomości" i prosimy P. T. Członków o nadsyłanie korespondencji i materjału redakcyjnego.

Krakowski Turniej Automobilowy.

W dniach od 7 do 10 czerwca b. r. odbył się «Krakowski Turniej Automobilowy», rozpoczęty imponującym «IV. Polskim Zjazdem Gwiaździstym» do Krakowa.

Szczegółowe wyniki turnieju i klasyfikacja podane były w ostatnim numerze «Auta».

Ograniczając się do zanotowania ogólnych wrażeń i rezultatów podajemy, że w zjeździe gwiaździstym wzięło udział 120 samochodów. Najsilniej reprezentowany był Łódzki Automobil-Klub. Do mety przybyło punktualnie 47-miu łódzkich Kolegów, którzy łącznie zdobyli 12621.29 punktów dodatnich, zajmując w klasyfikacji pierwsze miejsce i zdobywając dla swego Klubu po raz wtóry dwie przechodnie nagrody.

Stan rozgrywek o te nagrody przedstawia się obecnie w ten sposób, że Łódzki Automobil-Klub i Krakowski Klub Automobilowy zdobyły te nagrody po dwa razy i jeżeli w następnym zjeździe żaden z pozostałych polskich Klubów nie wysunie się na czoło, wówczas rozgrywka ostateczna odbędzie się pomiędzy wymienionymi dwoma Klubami.

W obronie barw naszego Klubu wzięło udział 29 zawodników, którzy razem zdobyli 9095.32 punktów dodatnich.

Dzieląc sumę zdobytych przez Łódzki Automobil-Klub punktów przez ilość zawodników otrzymujemy liczbę 268.537, zaś sumę zdobytych przez Krakowski Klub Automobilowy punktów przez ilość zawodników otrzymujemy liczbę 313.631. Jak widzimy rezultat indywidualny, osiągnięty przez naszych Członków, wysuwa ich pod względem wyczynu sportowego na pierwsze miejsce, to też zdobyli oni nagrodę Łódzkiego Automobil-Klubu dla naszego Klubu.

Z tego wynika, że przeprowadzona przez nas propaganda przed zjazdem gwiaździstym wydała znakomity rezultat jeśli chodzi o zapał do wyczynu sportowego, niestety nie wydała pożądanych skutków w kierunku licznego ilościowego obesłania zjazdu, ale jest to wyrazem ciężkich chwil gospodarczych, jakie obecnie przeżywamy.

Imponująco liczny udział Łódzkiego Automobil-Klubu należy z najwyższem uznaniem na tem

 **Prosimy zabierać głos na łamach naszego pisma!** 

miejscu podnieść i to tem więcej, że wśród kolegów łódzkich zauważyliśmy wiele sportowej młodzieży co jest dowodem wielkiego postępu w akcji uspor-' towienia Łodzian, przeprowadzanego konsekwentnie przez łódzką Komisję sportową pod wytrawnem kierownictwem zasłużonego i sympatycznego jej Prezesa p. Inż. Kauczyńskiego.

Z przyjemnością konstatujemy, że wśród nadjeżdżających na zjazd samochodów nie widzieliśmy już przygniatającej ilości numerów próbnych lub masowo przez reprezentacje samochodowe dostarczonych «zawodników». Niezawodnie polski sport automobilowy na tem dobrze wyjdzie. Nas cieszy to szczególnie, bowiem hasłem Krakowskiego Klubu Automobilowego było i będzie: podnoszenie i rozwijanie sportu w jego najczystszej formie.

W dniu 8 czerwca odbył się «Wyścig pod Ojcowem» o Mistrzostwo Polski, na którym zatryumfował Członek naszego Klubu, Mistrz Polski p. Jan Ripper. Sukces ten tembardziej zasługuje na podniesienie, iż osiągnięty został na maszynie poważnie zdefektowanej podczas «Wyścigu Łódzkiego» i następnie własnemi siłami, jak się okazało precyzyjnie, naprawionej. Istotnie trzeba wiele nieograniczonego zapału i tężyzny aby w tak twardych warunkach, bez pomocy sztabu fabrycznych monterów i możnych świadczeń wspiąć się na wyżyny sportowych sukcesów. To też p. Janowi Ripperowi należały się słusznię ze wszystkich stron otrzymane gratulacje.

W wyścigu wziął udział jeden z zawodników bez poprzedniego trenowania i uległ na jednym z zakrętów katastrofie, z której na szczęście wyszedł cało, niszcząc jedynie samochód.

Jak słyszeliśmy Prezydjum naszej Komisji Sportowej nie będzie w przyszłości dopuszczać do startu zawodników, którzy nie odbędą należycie treningu.

Następnego dnia odbył się «Raid Pętlicowy» który był najliczniej obesłanym raidem z wszystkich dotyczczas przez nas organizowanych tego rodzaju imprez, ponieważ wzięło w nim udział 27 zawodników, w tem dwie dzielne zawodniczki, a mianowicie p. Koźmianowa i p. Gebethnerowa obie z Automobilklubu Polski.

Uważając proponowany regulamin za trudny,

Pokłosie Turniejowe.

Za godzinę rozpocząć ma się wyścig pod Ojcowem.

Nadjeżdżają dziesiątki samochodów i autobusów.

Do jednego z autobusów wchodzą członkowie Klubu — funkcjonarjusze wyścigu, którzy, ofiarnie wypełniając swoje obowiązki, sprzedawali bilety wstępu. Tym autobusem jechało towarzystwo złożone z dziewięciu osób, które rozpoczęły kupowanie biletów. Widząc to jeden z panów, należących do tego towarzystwa, zwrócił się do kupujących bilety wstrzymując ich od tego i zajął wobec funkcjonarjuszy Klubu opozycyjne stanowisko, domagając się bezpłatnego wpuszczenia całego towarzystwa na trasę.

Funkcjonarjusz Klubu zażądał interwencji posterunkowego a wówczas wymieniony pan przedstawił się posterunkowemu jako radca Województwa Kieleckiego i zażądał przedłożenia prawomocnego dokumentu, upoważniającego Klub do pobierania wstępów i zamknięcia trasy oraz upoważnienia posterunkowego przez władze do interwenjowania w tych sprawach.

Żadnych dokumentów Kasjer Klubowy oczywiście nie miał przy sobie, nie mogły bowiem Władze klubowe przewidzieć podobnego postępowania Wojewódzkiego dygnitarza z Kielc.

Komentarz: Publiczność na wyścigu obliczano na 15.000 osób, a wpływ kasowy wynosił 4.300'— zł. to też możemy zapewnić pana Radcę z Kielc, że podczas »Wyścigu Tatrzańskiego» zaopatrzeni będziemy w dokumenty, które uniemożliwią czynienie Klubowi, będącemu instytucją o charakterze społecznym, szkód materjalnych.

* * *

Jeden z członków Klubu był zaskoczony i zdumiony tem, że zażądano od niego biletu wstępu na wyścig i sądził, że członek Klubu powinien mieć wstęp wolny.

Otóż wyjaśniliśmy mu to w ten sposób, że Klub obowiązany jest do świadczeń na rzecz członków w ramach praw statutowych, które nie przewidują i nie nakładają na Zarząd obowiązku urządzania dla członków bezpłatnych a kosztownych widowisk.

Z przyjemnością zaznaczamy, że po krótkiej wymianie zdań fukcjonarjusz wyścigu z członkiem Klubu rozeszli się w najlepszej harmonji.

* * *

Niestety na tem samem co wyżej tle wywiązał się w którymś z autobusów spór pomiędzy członkiem Komisji Kasowej p. Dr. Ł. P. a krewkim oponentem z pośród publiczności, powiedzmy panem X.

Prezydjum naszej Komisji Sportowej postanowiło zneutralizować sekundy, uwzględnić minuty przy regularnej jeździe na trzech etapach raidu, który w sumie dawał 507 km. podzielonych na 8 punktów kontrolnych z jednym punktem kontrolnym tajnym.

W rezultacie 9 zawodników nie utracilo ani jednego punktu dodatniego, wskutek czego o klasyfikacji decydował litraż i waga.

Wynik ten jest dowodem znakomitego poziomu jazdy naszych zawodników, co szczególnie wyraziło się tem, iż cały ich szereg minął z niesłychaną punktualnością tajny punkt kontrolny. To dowodzi istotnie precyzyjnie regularnej jazdy, która nie jest przedsięwzięciem łatwem.

Dnia 9. czerwca odbyła się »Wycieczka do Polskiej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach», z której około 20 uczestników wyniosło ciekawe i miłe wrażenia.

Wieczorem, po uroczystem przemówieniu naszego Prezesa p. Piotra hr. Rostworowskiego, rozdano liczne nagrody, poczem ożywione zebranie towarzyskie przeciągnęło się do późnej nocy.

»Krakowski Turniej Automobilowy« przeprowadzony był pod kierownictwem Komandora p. Dr. Bolesława Macudzińskiego, który do swej pomocy miał wytrawnych organizatorów w osobach: p. Antoniego hr. Starzeńskiego Vice-Komandora, Inż. Mieczysława Waltera, Szefa zjazdu gwiaździstego, Ppłk. Dr. Tadeusza Piotrowskiego Szefa wyścigu, p. Dr. Adama hr. Potockiego Szefa »Raidu Pętlikowego» i p. Tadeusza Bukowieckiego.

Całemu turniejowi sprzyjała wspaniała pogoda.

W pracach związanych z organizacją całego turnieju, ze żmudnemi obliczeniami rezultatów oraz czynnościami «Jury» brał udział cały długi szereg naszych gości członków bratnich Klubów Automobilowych oraz naszych członków, wypróbowanych i niezawodnych współpracowników i na tem miejscu Zarząd Krakowskiego Klubu Automobilowego składa Im wszystkim wyrazy prawdziwego uznania i serdecznego podziękowania.



Wymiana zapatrywań przybrała ze strony pana X. formę dość ostrą i wkońcu zapłaciwszy bilet wstępu p. X. podniesionym głosem rzucił w stronę pana Dra P. słowa:

«Niech pan poczeka! Jeszcze do Pana trafię», na to członek nasz p. Dr. P. odpowiedział ze stoickim spokojem:

«Bardzo proszę, aczkolwiek panu tego nie życzę, bowiem jestem lekarzem chorób skórnych«....

* * *

Podczas wyścigu na Ojcowie pełniłem funkcje speackera na punkcie kontrolnym Nr. 1. Telefony obsługiwał kolega klubowy p. W. Śmiechowski.

Druty linji telefonicznej poprowadzone były od drzewa przez szeroki na kilka metrów pas łąki do aparatu.

Publiczność, żądna rychłej wiadomości o czasach zawodników, napierała ze wszystkich stron na funkcjonarjuszy, przeszkadzając im w wykonywawaniu obowiązków.

Głośne krzyki i rozmowy uniemożliwiały słuchanie telefonu, a kręcący się po łączce przerywali co chwila połączenie, naruszając druty.

Nie pomogły błagania i prośby, nie pomogły również ostre polecenia, dopiero kiedy włożywszy czapkę klubową zażądałem okazywania biletów znaczna część osób natychmiast się usunęła, mimo tego jednak połączenie przerywano nam co chwilę.

Porzuciwszy na chwilę megafony przeszedłem wzdłuż drutu i zauważyłem jakiegoś pana bez odznak klubowych stojącego uporczywie przy kablu.

»Dlaczego pan wbrew mym prośbom stoi tu tak uporczywie»? rzekłem.

«Ja właśnie pilnuję ażeby nie uszkodzono drutu».

Zdenerwowany powiedziałem:

«Dziękuję panu za tę samowolną opiekę, której nie wymagam, wszyscy mi bowiem przeszkadzają i drut jest ciągle przerywany!»

Po kilku chwilach zbliżyła się do mnie jedna z klubowych pań i wyjaśniła, że pan z którym miałem tę drobną kontrawersję był bez mojej wiadomości przez nią jako członek Małopolskiego Klubu Automobilowego uproszony do pilnowania kabli. To też podszedłem do niego natychmiast z gorącem przeproszeniem i sprawa została wyjaśniona.

Zrozumieliśmy się obydwaj doskonale, uścisnęliśmy nasze dłonie i od tej chwili wspólnie przeprowadzaliśmy «telefoniczno-gigantofoniczną» robotę.

Komentarz: Dobrze jest podczas imprez mieć jeśli nie czapkę, to przynajmniej odznakę klubową.

Dobrze jest również, nawet w najbardziej denerwujących warunkach, podczas spełniania przyjętych obowiązków zachowywać stalowy spokój nerwów.

Chętnie sam to zdanie wygłaszam.

KOMUNIKATY ZARZĄDU.

Zmiany w Zarządzie:

Rektor Prof. Dr. Juljan Nowak z powodu nawału prac zawodowych zrezygnował z Vice-Prezesury Klubu.

Nowi członkowie Komisji Sportowej:

Na wniosek Prezesa Komisji Sportowej p. Dr. A. hr. Potockiego wybrani zostali na posiedzeniu Zarządu dn. 16. czerwca b. r. na członków Komisji Sportowej pp.:

Inż. Kazimierz Braun, Mjr. Mieczysław Braun, Antoni Januszkowski, Władysław Kasztelewicz, Inż. Henryk Schmeidl, Wincenty Śmiechowski, Mjr. Wasilewski.

Nowi członkowie:

W poczet członków honorowych czasowych przyjęci zostali Panowie:

Generał Jerzy Łuczyński D-ca O. K. V. Kraków, Mjr. Heryk Doskoczyński D-ca V. Samodz. Baonu Łączności, Kraków.

W poczet członków rzeczywistych K. K. A. przyjęci zostali pp.:

Marja hr. Szembek, Poremba,
Dr. Bolesław Rychlewski — Kraków,
Inż. Witold Sągaiłło — Kazimierz,
Dr. Józef Frenkel — Kraków,
Dr. Stanisław Stein — Kraków.
Alfred Goldklang — Warszawa.

W poczet członków sympatyków K. K, A. przyjęty został: p. Mjr. Stanisław Wasilewski — Kraków.

Przestali być członkami: Ludwik Hubicki Kraków.

Rozdanie nagród „III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego:“

Zarząd Krakowskiego Klubu Automobilowego zaprasza niniejszem wszystkich Członków na uroczystość rozdania nagród, która odbędzie się w niedzielę dnia 24. sierpnia b. r. o godzinie 22-giej w hotelu „Bristol“ w Zakopanem.

Osobnych zaproszeń do Członków nie wysyła się.

Prezes: *Piotr Rostworowski mp.* Sekretarz Generalny: *Adam Dygat mp.*

Po raz ostatni:

W myśl uchwały Zarządu, podanej do wiadomości naszych członków w numerze 5. na stronie 10-tej naszego pisma, obowiązana jest Redakcja w rubryce oficjalnych komunikatów Zarządu i Sekretarjatu wymienić nazwiska członków zalegających z wkładkami.

Ze względu na to, że numer niniejszy pojawia się w przeddzień sportowej uroczystości jaką jest dla nas „III. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański“, wstrzymujemy się na własną odpowiedzialność z wykonaniem tej uchwały do następnego numeru.

Mamy prawo do wyrażenia nadziei, że zalegający z wkładkami członkowie wykorzystają lojalnie tę jednomiesięczną prolongatę i wyrównają swoje wobec Klubu zaległości.

Uprzedzamy wszystkich dłużników Klubu, że w następnym numerze będziemy zmuszeni bezwarunkowo zastosować ten ostateczny i arcy przykry środek, zmierzający do ściągnięcia wkładek, będących zasadniczą podstawą nietylko rozwoju, ale i istnienia Klubu.

SPORT.

Członkowie nasi w ostatnich czasach brali udział w następujących imprezach:

W „IX. Międzynarodowym Raidzie A. P.“ panowie: Dr. Adam hr. Potocki, Dr. Adam Kwiatkowski, Jan Ripper, Władysław Cybulski. — Prezes hr. Piotr Rostworowski był członkiem „Jury“.

P. Dr. hr. Adam Potocki zwycięzca Raidu A. P. w kategorji wozów luksusowych zdobył dla naszego Klubu nagrodę.

W „Zjeździe nad Morze“: p. Franciszek Rink.

W „Zjeździe Gwiaździstym do Poznania“: p. Dr. Michał Hładij.

W „Zjeździe Gwiaździstym do Katowic“ panowie: Prezes Piotr hr. Rostworowski, Marjan Lanc, Mr. Witold Nowak z Sekr. Czermakiem.

W „Wyścigu Płaskim“ w Katowicach brali udział z naszego Klubu następujący członkowie: Jan Chrząszcz, Adam hr. Potocki, Artur Reim i Jan Ripper.

I. miejsce w kategorji turystycznej uzyskał p. Artur Reim na samochodzie „Lancia“. II. miejsce p. Jan Chrząszcz również na samochodzie „Lancia“.

II. miejsce w kategorji sportowej uzyskał p. Dr. Adam hr. Potocki na samochodzie „Austro-Daimler“.

II. miejsce w kategorji wyścigowej p. Jan Ripper na samochodzie „Bugatti“.

Delegatem naszym do „Jury“ zjazdu był p. Dr. Bolesław Macudziński, który był również Kierownikiem Technicznym „Wyścigu Płaskiego“.

Delegatami do „Jury“ „Wyścigu Płaskiego“ byli pp. Piotr hr. Rostworowski oraz Wilhelm Ripper.

Kalendarz Sportowy.

Dzięki stosunkom łączącym nas z Klubem Automobilowym „ADAC“ zdołaliśmy przeprowadzić propagandę w pismach automobilowych niemieckich „III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego“, a w związku z tem otrzymaliśmy cały szereg zapytań od automobilistów niemieckich.

Ze swej strony podajemy do wiadomości naszych członków, że w dniu 17. sierpnia b. r. odbędzie się we Freiburgu w Breisgau wyścig górski wchodzący w skład Mistrzowstwa Europy. „ADAC“ zwrócił się do nas z prośbą o zachęcenie naszych zawodników do wzięcia udziału w powyższej imprezie sportowej, na której byliby bardzo mile widziani.

W dniu 24. sierpnia b. r. odbędzie się „III. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański“ połączony z „Jazdą w Tatry“ pomyślaną jako jazda plakietowa.

W dniu 7. września odbędzie się we Lwowie na trójkącie ulic: Stryjska, Kadenka i Pełczyńska wyścig samochodowy i motocyklowy organizowany Małopolski Klub Automobilowy, jak również „20 km. Wyścig Płaski“ na szosie stryjskiej.

Wyścig Tatrzański.

„Wyścig Tatrzański“ jest największą niejako reprezentacyjną imprezą Krakowskiego Klubu Automobilowego a równocześnie jedną z najważniejszych imprez automobilowych w Polsce.

Znaczenie wyścigu podnosi tego roku ten fakt, że zaliczony został do rozgrywek o Mistrzostwo Górskie Europy. Cały więc szereg zawodników i to najwybitniejszych o sławie europejskiej ubiegających się o tytuł Mistrza startować będzie prawdopodobnie w Zakopanem.

Rozszerzająca sią z roku na rok impreza „Wyścigu Tatrzańskiego“, wkłada na Krakowski Klub Automobilowy bardzo ciężkie obowiązki organizacyjne. Z uwagi na międzynarodowe znaczenie „Wyścigu Tatrzańskiego“ ogół Klubów polskich udzielił tej imprezie swego poparcia przez pomoc finansową w ufundowaniu nagród pieniężnych, a częściowo i organizacyjnie. Wszystkie jednak właściwe prace przygotowawcze a następnie wykonanie administracyjne i techniczne spada na Krakowski Klub Automobilowy. Wymaga to mobilizacji o ile możności jak największej liczby czynnych sportowców i czynnych członków Klubu.

Dla ujednostajnienia całej akcji i skoncentrowania jej w jednych rękach Zarząd Klubu łącznie z Komisją Sportową powołał tego roku do życia Komitet Organizacyjny Wyścigu, powierzając jego kierownictwo oraz oddając kierownictwo Wyścigu Tatrzańskiego w ręce p. Tadeusza Bukowieckiego V-Prezesa K. K. A. Komitet Wyścigu ukonstytuowany został w ten sposób, że Zarząd, Komisja Sportowa oraz Turystyczna zaproszone zostały na wspólne posiedzenie. Obecni na posiedzeniu, oraz ci, którzy zgłosili później swój akces, utworzyli

Komitet Wyścigu. Komitet ten podzielił się na szereg podkomitetów jak reprezentacyjny, finansowy, propagandowy i prasowy, nagród i t. d.

V-Komandorami „Wyścigu Tatrzańskiego“ będą p. Sekretarz Generalny Adam Dygat, i Sekretarz Kom. Sport. p. Dr. Zenon Grabowski.

Przydział innych funkcyj będzie jeszcze podany do wiadomości P. T. Członków.

Sekretarjat Klubu oraz Komitet Organizacyjny przeprowadził już cały szereg prac przygotowawczych do „Wyścigu Tatrzańskiego“, jako przygotowanie druków, regulaminów, zezwoleń od władz, propagandy i t. d. Odbyto szereg konferencyj i zebrań, na których omawiano szczegóły organizacyjne.

W Zakopanem utworzył się z ramienia K. K. A. oddzielny Komitet Zakopiański pod przewodnictwem p. Dr. Hugona Karwowskiego z zastępcą p. Ignacym Bujakiem. Komitet ma powierzony szereg prac wstępnych na terenie Zakopanego.

W pracach przygotowawczych do „Wyścigu Tatrzańskiego“ bierze obecnie udział około 30-tu członków, ilość ta będzie jednak za szczupła dla przeprowadzenia wyścigu na trasie. To też Komitet organinizacyjny apeluje do wszystkich chętnych Członków Klubu aby zechcieli natychmiast zgłosić swój udział w pracach organizacyjnych wyścigu.

Komitet organizacyjny ogłasza mobilizację wszystkich sportowców w Krakowskim Klubie Automobilowym. Prosimy o pomoc i współpracę.

„Wyścig Tatrzański“ musi być przeprowadzony w ten sposób, aby odpowiedział wymaganiom i ambicji sportowej Członków Klubu.

Z okazji III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego organizuje Komisja Turystyczna K. K. A. w dniach 22, 23 i 24 sierpnia 1930 r. zjazd do Zakopanego pod nazwą „Jazda w Tatry“.

Zjazd ten otwarty dla samochodów i motocykli, które przybędą do Zakopanego po odbyciu przynajmniej 100 km w ciągu 22, 23 lub 24 sierpnia 1930 i zgłoszą swój przyjazd w Sekretarjacie wyścigu w Zakopanem najdalej do godz. 11-ej dnia 24 sierpnia 1930. Wyłączone są samochody zarobkujące.

Opłata za udział w zjeździe wynosi 40·— zł.

Każdy z uczestników otrzyma od Komisji Turystycznej K. K. A. plakietę bronzową jeżeli udowodni wizami, że przebył w wyżej oznaczonych dniach przynajmniej 100 km.

Plakieta będzie miała napis „Jazda w Tatry 22—24 sierpnia 1930 r. Komisja Turystyczna Krakowskiego Klubu Automobilowego“.

Apelujemy do wszystkich Członków by wzięli udział jak najliczniej w powyższej Jeździe w Tatry.

Z ostatniej chwili.

W związku z organizowaną przez Komisję Turystyczną jazdą plakietową do Zakopanego, której szczegóły podane są powyżej i z powodu komentowania faktu, że jazdę urządza Komisja Turystyczna, co znalazło swój wyraz w odnośnej plakiecie, wyjaśniamy, iż Komitet Organizacyjny Wyścigu Tatrzańskiego, działający z upoważnienia Zarządu i Komisji Sportowej, zdecydował się powierzyć tę imprezę Komisji Turystycznej.

Wprowadzając ten typ plakiety i ten typ jazdy, Krakowski Klub Automobilowy chce tem samem w rozdawaniu plakiet wprowadzić pewną segregację i dawać w przyszłości plakiety klubowe przyznawane przez Komisję Sportową za imprezy sportowe trudniejsze, zaś plakiety pamiątkowe za jazdy o charakterze turystycznym rozdawane mają być przez Komisję Turystyczną.

Jazda do Zakopanego ma charakter wybitnie propagandowy na rzecz „Wyścigu Tatrzańskiego“ i dzięki łatwym warunkom dostępna jest dla wszystkich, a plakieta Komisji Turystycznej K. K. A. będzie niezawodnie miłą pamiątką dla uczestników jazdy i pobytu na wyścigu w Zakopanem.

Rozporządzenia Władz.

Podajemy do wiadomości, że z dniem 16 maja br. weszło w życie rozporządzenie Wojewody Krakowskiego z dnia 12 maja 1930 r., w myśl którego § 109 przepisów o używaniu i ochronie ulic, oraz o ruchu ulicznym w mieście Krakowie otrzymuje następujące brzmienie:

Szybkość jazdy samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów.

Szybkość jazdy osobowych pojazdów mechanicznych w Dzielnicy I, VII i VIII nie może przekraczać 25 km na godzinę, poza temi ulicami 40 km na godzinę.

Szybkość jazdy ciężarowych pojazdów mechanicznych na drążonych obręczach gumowych i autobusów w obrębie Dzielnicy I, VII i VIII nie może przekraczać 15 km na godzinę, a poza temi dzielnicami 25 km na godzinę, szybkość zaś ciężarowych pojazdów mechanicznych o pełnych obręczach gumowych nie może przekraczać 10 km na godzinę w obrębie całego miasta.

Zarazem przypominamy, że w myśl § 120 tego

przepisu w czasie deszczu i błota obowiązuje w całem mieście szybkość 15 km na godzinę, zaś na skrzyżowaniach ulic, skrętach, podczas mgły, w razie tłumnego zebrania się ludzi i t. d. obowiązuje szybkość 10 km na godzinę.

Poniżej podajemy wyciąg z rozporządzenia Prezydenta król. miasta Krakowa, z dnia 15 maja 1930 r. o ograniczeniu ruchu samochodowego na Aleji 3 Maja.

„Przejazd wszelkich wozów motorowych (jak samochody, motocykle i t. p.) Aleją 3 Maja na przestrzeni od Aleji Zygmunta Krasińskiego aż do skrzyżowania z drogą prowadzącą do Dz. XIII (Zwierzyniec) jest zabroniony, a to w dnie powszednie w godzinach od 16 do 20, a w niedziele i święta od 11 do 14 i od 16 do 20.

Deptak położony obok jezdni wzdłuż Aleji 3 Maja przeznaczony jest wyłącznie dla ruchu pieszego, używanie zatem deptaku tego do jeżdżenia rowerami, jazdy konnej i t. p. jest niedozwolone.

Do jazdy wierzchem przeznaczony jest specjalny tor, położony obok deptaku i po nim wyłącznie jazda wierzchem może się odbywać.

Winni niestosowania się do powyższych przepisów będą karani.

Przypominamy P. T. Członkom, że od 1 czerwca uruchomiliśmy w Rynku Gł. stoisko strzeżone dla wygody automobilistów.

Stwierdzono, że dotychczas wielu członków nie korzysta ze stoiska. Pozwalamy sobie przypomnieć o istnieniu stoiska z prośbą o korzystanie z tego urządzenia.

OBWIESZCZENIE.

Na zasadzie rozporządzenia Magistratu z dnia 25 lutego 1924 r., L. 1317/24/III i z dnia 1 lutego 1924 r. Nr. Sm. 264/24, opartych na artykule 27 ustawy z dnia 11 sierpnia 1930 r. poz. 747 Nr. 94 Dz. U. R. P. termin uiszczenia opłat od zwyczajnych i zbytkowych środków przewozowych jako to:

Samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów, motocyklów, rowerów z motorkiem, powozów prywatnych, dorożek konnych, bryczek, wozów ciężarowych, meblowych i t. p. przypada w dniach od 1—15 stycznia za I półrocze oraz w dniach od 1—15 lipca za II półrocze każdego roku, bez rozsyłania osobnych nakazów płatniczych.

Magistrat stoł. król. miasta Krakowa przypomina wszystkim posiadaczom wymienionych środków przewozowych, obowiązek uiszczenia w wymienionym terminie należytości z tem, że niedotrzymanie terminu płatności narazi ich na ściągnięcie zaległości w drodze egzekucji, przy doliczeniu kosztów tejże, oraz procentów zwłoki.

KRONIKA KLUBOWA.

Restauracja klubowa zamknięta na jeden miesiąc wakacyj uruchomiona została znowu dnia 7 sierpnia b. r.

Od tego dnia ożywiło się życie towarzyskie, z której to okazji przypominamy P. T. Członkom, że w czwartki odbywa się zawsze liczniejsze zebranie i rendez vous bridge'istów.

Na fundusz nagród pieniężnych na tegoroczny „III Międzynarodowy Wyścig Tatrzański“ zadeklarowali w dalszym ciągu: Śląski Klub Automobilowy 2000 zł, Łódzki Klub Automobilowy 1000 zł, Antoni br. Götz Okocimski 1500 zł, Dr Adam hr. Potocki 1300 zł, Antoni hr. Potocki 500 zł, Stanisław Szwarcsztajn 500 zł, Prof. Dr. Juljan Nowak 100 zł.

Poza tem zadeklarowali na rzecz nagród honorowych: Antoni hr. Potocki 500 zł, Jan Kowalski 300 zł, zaś nagrody honorowe ufundowali dotychczas: Zakopane, „Praga-Oświęcim“. „Standard Nobel“, „Vacum Oil Company“, „Englebert“, „Scintilla“ „Limanowa“, „Karpaty“, Franciszek Bębenek, „Naftamin“, „Shell“.

Wszystkim powyżej wymienionym ofiarodawcom, którzy w tak wydatny sposób przyczynili się do uświetnienia „Wyścigu Tatrzańskiego“, składa Zarząd Klubu najserdeczniejsze podziękowanie.

Rechid Safvet Bey, poseł do parlamentu tureckiego, naczelny redaktor czasopisma „L'economiste d' Orient“, prezes Tureckiego Touring Klubu bawił w dniach 30 i 31 lipca w Krakowie jako gość naszego Klubu,

W hotelu „Francuskim“ powitał p. Rechid Bey'a prezes naszego Klubu, p. Piotr hr. Rostworowski z sekretarzem Klubu p. Czermakiem. Następnie przyjęty był podwieczorkiem przez członka naszego Klubu p. F. hr. Pusłowskiego, który oprowadził sympatycznego gościa po Krakowie, pokazując i objaśniając wszystkie ciekawe zabytki historyczne.

Wieczorem zajęli się gościem nasi członkowie

p. Prezes Komisji Turystycznej T. Bukowiecki, Inż. R. Herget, Redaktor Rubel i Redaktor Dunin-Kęplicz.

W dniu 31 odjechał p. Rachid Safret Bey samochodem p. Prezesa Rostworowskiego w towarzystwie p. Stanisława hr. Rostworowskiego i R. Czermaka do Zakopanego.

Uroczystość poświęcenia i otwarcia pierwszego lotniska turystycznego w Nowym Targu. Na uroczystości powyższej, która odbyła się w niedzielę dnia 3 sierpnia br. reprezentowali Zarząd naszego Klubu panowie: V-ce Prezes Dr. Michał Hładij, V-ce Prezes Tadeusz Bukowiecki, Sekretarz Generalny Adam Dygat. Dr. Pilecki oraz Panowie: W. Bartel, Inż. K. i Dr. M. Braunowie, P. br. Gallowa, A. Januszkowski, Z. Józefczyk, Dr. T. Miksiewicz, Inż. T. Polaczek Kornecki, Adam hr. Stadnicki, Adam hr. Starzeński, Z. Stocki Sosnowski, Dr. H. Szatkowski, Z. Walter, W. Wawreczko.

O poziom sportowy Członków K. K. A.

Klub nasz zalicza się do największych klubów automobilowych w Polsce i szczyci się bardzo wielką ilością członków. Niestety jednak obserwując zainteresowanie Członków naszych Klubem, a w szczególności imprezami sportowemi dochodzimy do przykrego wniosku, że większość naszych Członków interesuje się tylko Klubem bardzo mało.

Przed niedawnym czasem, bo w czerwcu, Klub nasz zorganizował jedną z największych polskich imprez sportowych — „Krakowski Turniej Automobilowy".

Wielokrotnie był ponawiany apel do Członków Klubu by wzięli udział w pracach organizacyjnych około „Krakowskiego Turnieju Automobilowego", jak również by wzięli udział w imprezach wchodzących w jego skład, a w szczególności w „IV Polskim Zjeździe do Krakowa".

Z przykrością musimy stwierdzić, że apele te odniosły tylko minimalny skutek. Jest zaledwie kilkudziesięciu Członków Klubu na ogólną ilość przeszło trzystu, którzy naprawdę interesują się Klubem, którzy poświęcają swój czas i dają ze siebie bardzo wiele w pracach organizacyjnych, jak również biorą udział w imprezach sportowych.

W każdym razie ludzie ci, którzy stoją blisko Klubu, chociaż jest ich niewielu, Klub nasz, godnie reprezentują. Jak już wspomnieliśmy stoją oni na wysokim poziomie sportowym i oprócz prac organizacyjnych zdobywają się na poważne wyczyny sportowe. Należy z uznaniem podkreślić, że chociaż naprawdę niewielu członków naszych wzięło tego roku udział w „Zjeździe Gwiaździstym to jednak dali oni ze siebie wiele wysiłku sportowego, czego najlepszym dowodem, że prawie wszyscy przejechali trasę ponad 500 km i, że dzięki ich ambicji sportowej Klub nasz zdobył nagrodę Łódzkiego Klubu Automobilowego przeznaczoną dla Klubu, którego członkowie przejadą średnią największą ilość km.

Obecnie znajdują się w pełnym toku prace przygotowawcze do „III Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego", który z „Krakowskim Turniejem Automobilowym" jest największą imprezą automobilową w Polsce. „Wyścig Tatrzański" stworzony przez Klub nasz i zaliczony do Mistrzowstwa Górskiego Europy jest naszą chlubą i dumą.

I znowu przy pracach przygotowawczych widzimy tą samą garstkę Członków naszych, którzy zawsze i wszędzie są niezawodni i którzy pracują nieraz ponad swoje siły.

I znowu rozbrzmiewają apele pod adresem Członków naszych wzywające ich do zgłaszania gotowości współpracy przy pracach organizacyjnych i przy pracach wykonawczych, jako funkcjonarjusze wyścigu.

Apele te nie powinny bezwzględnie pozostać bez oddźwięku. Członkowie nasi, wśród których bardzo wielu jest takich, którzy mogliby oddać bardzo wielkie przysługi Klubowi naszemu, powinni sami zgłosić się do współpracy i ofiarować swoje dobre chęci i pracę dla dobra Klubu.

W ciągu roku Klub nasz organizuje zasadniczo trzy wielkie imprezy: „Krakowski Turniej Automobilowy", „Międzynarodowy Wyścig Tatrzański" i imprezę zimową. Wszyscy Członkowie Klubu powinni rozumieć, że nie wystarczy być tylko Członkiem i płacić wkładki, względnie tychże nie płacić, lecz, że należenie do Klubu Automobilowego pociąga za sobą obowiązki sportowe. Powinni zrozumieć, że musi istnieć świadomość, iż należenie do Klubu nakłada na członka obowiązek świadczeń sportowych. Komisja sportowa powinna mieć w Członkach Klubu karne kadry o wysokim poziomie sportowym, które na wezwanie tejże Komisji powinny zawsze stawić się do pracy organizacyjnej i brać udział w imprezach, a przecież jest rzeczą jasną, że Członkowie to Klub i że obok sukcesów jednostek konieczne są sukcesy zespołowe.

Jeżeli więc ta świadomość obowiązków rozwinie się należycie u członków naszych i jeżeli ambicję klubową będą uważali za ambicję własną, to wówczas wyczyny Klubu naszego pozostaną nadal na wysokim poziomie i jeszcze rozwiną się i przez to samo Klub, a z nim jego Członkowie będą zajmowali czołowe stanowisko w sporcie samochodowym polskim.

Kilka słów do wiadomości Redakcji „Auta".

W ostatnim numerze (7) czasopisma pojawił się artykuł pana Stanisława Strumpf-Wojtkiewicza o „IX Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski", w którym jako jedyną wzmiankę o przejeździe przez Kraków znajdujemy kilka kunsztownie ironją zaprawionych zdań, co jednak nie uszło naszej uwagi — „bo to wspomniano i o Łodzi i o Wilnie i o Nieświeżu i o Lwowie".

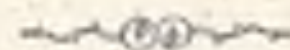
Otóż pomijając sprawę błądzenia po Krakowie załatwioną definitywnie na innej drodze, wyjaśniamy, że park nie był urządzony na dziedzińcu „dość odległych od centrum miasta koszar", bowiem koszary imienia T. Kościuszki przy ulicy Rajskiej mieszczą się vis a vis Miejskiego Teatru Popularnego o 30 sekund jazdy od kawiarni „Esplanade" a minutę jazdy od Rynku Głównego.

Jeżeli pan Wojtkiewicz uważa, że „niestety" osoby cywilne miały dostęp do parku, to jego zapatrywanie nie pokrywa, się z wyraźnem poleceniem kierownictwa raidu, aby park urządzić w miejscu „dostępnem dla jak najliczniejszej publiczności".

Niezawodnie sprawa nasypania w czasie postoju w Krakowie „Fordowi" piasku do benzyny jest dla wszystkich antomobilistów sprawą przykrą i wywołać musi najboleśniejsze uczucie u ludzi kulturalnych, nie powinno to jednak skłaniać pana Wojtkiewicza do ujmowania słowa park w wiele mówiące cudzysłowy.

Nie wiemy kto to zrobił i nie mamy prawa nikogo oskarżać, ani nikomu, choćby w sposób najdyskretniejszy, przypisywać winy.

Służbę nocną w parku pełnili funkcjonarjusze miejskiej straży ogniowej, której Komenda otrzymała od Krakowskiego Klubu Automobilowego na podstawie protokołu „Jury" „IX Międzynarodowego Raidu A. P." z dnia 1 lipca br. odpowiednie zażalenie.



Droga Kraków-Myślenice.

Zbliża się termin „III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego".

Mamy zapewnienie, że trasa wyścigowa zostanie dzięki zarządzeniom Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych odpowiednio przygotowana.

Stan drogi Myślenice — Nowy Targ — Zakopane poprawił się znacznie co z przyjemnością podnosimy zauważając, że jedynie pewne odcinki między Lubniem a Zabornią pozostawiają cokolwiek do życzenia.

Ale droga Kraków — Myślenice jest wręcz nie do przejechania i każdy dzień tę dosłowną ruinę pogłębia do gruntu.

Jesteśmy przekonani, że w zachodnio-europejskich stosunkach podobna droga od kilku tygodni byłaby dla ruchu automobilowego zamknięta.

Krakowski Klub Automobilowy spełnił wszystkie propagandowe obowiązki w stosunku do „Wyścigu Tatrzańskiego" i obecnie organizatorzy poprostu nie wiedzą co zrobić, aby nie skompromitować się wobec gości zagranicznych tak licznie przez wszystkie europejskie Kluby zapowiadanych.

Dwa widzimy wyjścia z sytuacji, a mianowicie albo: bezwzględne przystąpienie do choćby powierzchownej naprawy całej drogi Kraków — Myślenice, albo: zamknięcie tej drogi dla ruchu automobilowego, a skierowanie tego ruchu na Wieliczkę — Gdów — Myślenice, która to droga aczkolwiek nie najlepsza, jest jednak do przejechania samochodem, lub na Biertowice — Myślenice z warunkiem naprawienia odcinka od roztajnych dróg do Myślenic.

SKRZYNKA POCZTOWA.

Automobilklub Wielkopolski rozesłał do Klubów kopje pisma wysłanego do Automobilklubu Polski, następującej treści:

„Komitet Automobilklubu Wielkopolski postanawia, że w uwzględnieniu życzeń wyrażonych na Zjeździe Międzyklubowym w dn. 7 grudnia 1929 r.

w Warszawie oraz przez wzgląd na dobro rozwoju automobilizmu zrzeszonego w Klubach Automobilowych w Polsce oraz wreszcie dla dobra współpracy tych Klubów — znosi swoją decyzję, wynikającą z powziętej na Walnem Zebraniu Automobilklubu Wielkopolski w dn. 26 października 1929 r. uchwały, dotyczącej stosunku do Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy".

* * *

Po „Krakowskim Turnieju Automobilowym" otrzymaliśmy następujące pismo Łódzkiego Automobilklubu:

Do Krakowskiego Klubu Automobilowego
w Krakowie

Niniejszem mamy zaszczyt w imieniu wszystkich uczestników Zjazdu serdecznie WPanom podziękować za świetną organizację Turnieju Krakowskiego jak i za gościnność, z jaką WPanowie wszystkich przyjmowali.

Miło nam donieść, że Łodzianie wrócili z nadzwyczaj miłem wrażeniem po pięknie spędzonych świętach.

Z wysokiem poważaniem
Łódzki Automobil-Klub
Prezes K. W. Scheibler mp.

Nowa placówka handlowa w Krakowie

Coraz to zwiększający się popyt na znane ze swej trwałości opony „Dunlop" skłonił Polską Spółkę Akcyjną „Dunlop Rubber Company, S. A." do otwarcia oddziału w Krakowie przy ulicy Długiej Nr. 56 (tel. 122-85).

Nowina ta została przez zainteresowane firmy branży antomobilowej, jako też właścicieli samochodów i motocykli, oraz wszystkich sportowców z Krakowa i okolicy z radością przyjęta, gdyż bogato we wszelkie rodzaje i wymiary opon zaopatrzony magazyn zapewni szybką i rzetelną obsługę na miejscu, tak, że odbiorcy nie będą już musieli, jak dotychczas, zwracać się dopiero do Centrali w Warszawie lub filji w Katowicach.

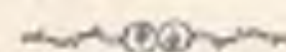
Firma Dunlop urządziła nadto przy swoich składach, wzorem zagranicy, pompę elektryczno-mechaniczną do użytku P. T. automobilistow i motocyklistów. Każdy więc właściciel pojazdu mechanicznego będzie mógł o każdej porze dnia zajechać na obszerne podwórze składów firmy Dunlop, i pneumatyki jego zostaną bezpłatnie przez fachowy personal napompowane.

Prócz tego składy firmy Dunlop zaopatrzone są we wszelkie akcesorja samochodowe, motocyklowe i rowerowe, oryginalne Dunlop, jak również w artykuły sportowe, jak np. powszechnie i chlubnie znane piłki Tenisowe Dunlop.

Kierownictwo handlowe i techniczne oddziału krakowskiego objął znany klienteli krakowskiej wytrawny fachowiec i długoletni współpracownik firmy Dunlop, p. Roman Suda.

Personal biura chętnie udziela bezinteresownie porad fachowych i służy wszelkiemi technicznemi informacjami. Kontrola rozstawienia kół samochodowych zapomocą precyzyjnych aparatów jest również bezpłatnie dokonywana, przyczem z porad i obsługi technicznej korzystać mogą wszyscy bez wyjątku automobiliści i motocykliści, nietylko ci, którzy używają opon marki Dunlop.

Nowej tej placówce, stojącej niewątpliwie na wysokim poziomie europejskim, życzymy pomyślnego rozwoju.



Humor Klubowy.

Po niedzieli spędzonej w Zakopanem, wracał kolega klubowy p. B. do Krakowa i przejeżdżając przez serpentyny Lubonia natknął się na furę, jadącą lewą stroną drogi i powożoną przez upitego chłopa. Będąc nieustępliwym pedagogiem, postanowił p. B. stracić kilka minut i zmusić chłopa do zjechania na prawą stronę drogi. Po obdarzeniu chłopa odpowiednio soczystemi epitetami i po odegraniu równocześnie na trąbce i klaksonie kilku dyssonansami zaprawionych gam, został pan B. przez chłopa zrozumianym, co wyraziło się mocnem podcięciem konia i pociągnięciem lejc na prawo. Rezultat przeszedł jednakowoż oczekiwania, bowiem przestraszone konisko uskoczyło w bok tak silnie, że wóz wpadł do prawego rowu, rzucając chłopa na świeżo nagnojone pole. Rozsierdzony chłop oprzytomniał natychmiast i podszedłszy do pana B. rozpoczął następującą dyskusję:

— „Bees pon płacił, bo mom teroz bez to auto skodę!"

— „Nie! — płacić nie będę, bo wy jesteście winni, a poza tem szkody żadnej nie macie!" odpowiedział pan B.

— „Kiej nie kcecie po dobroci, beecie płacić w sądzie. — Jaki mocie numer? — powiada chłopek.

— „Numer widzicie, to sobie go napiszcie!"

— „Widzieć widze, ale pisać nie umiem. Weźcie papiru kawołek i napiscie mi wos numer sami!"

Rozbrojony naiwnością kmiotka pan B. wyjął z notesu kawałek papieru i napisał Nr. 1929 (rok ubiegły), poczem wręczył chłopu kartkę. — Chłop obejrzał i powiada:

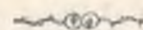
— „Nic to nie warte, bo bez piecątki! Dejcie panie piecątke!"

Wówczas pan B. wyjął z kieszeni dwuzłotówkę i przyłożywszy do papieru, skopjował jej plastyczny rysunek, poczem kartkę wręczył chłopu. Ale chłop oddał mu ją z powrotem, rzekłszy:

— „Teroz podpiscie na piecątce!"

Pan B. podpisał, a chłop zadowolony odebrał kartkę i powiedział:

— „Dokument mom, w sądzie beecie płacić, a teroz jedźcie z Bogiem!"



Redaktor odpowiedzialny: Adam Dygat. Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.
Drukarnia, Stereotypja i Introligatornia Jana Gablankowskiego w Krakowie, Sławkowska 6. Tel. 14465.